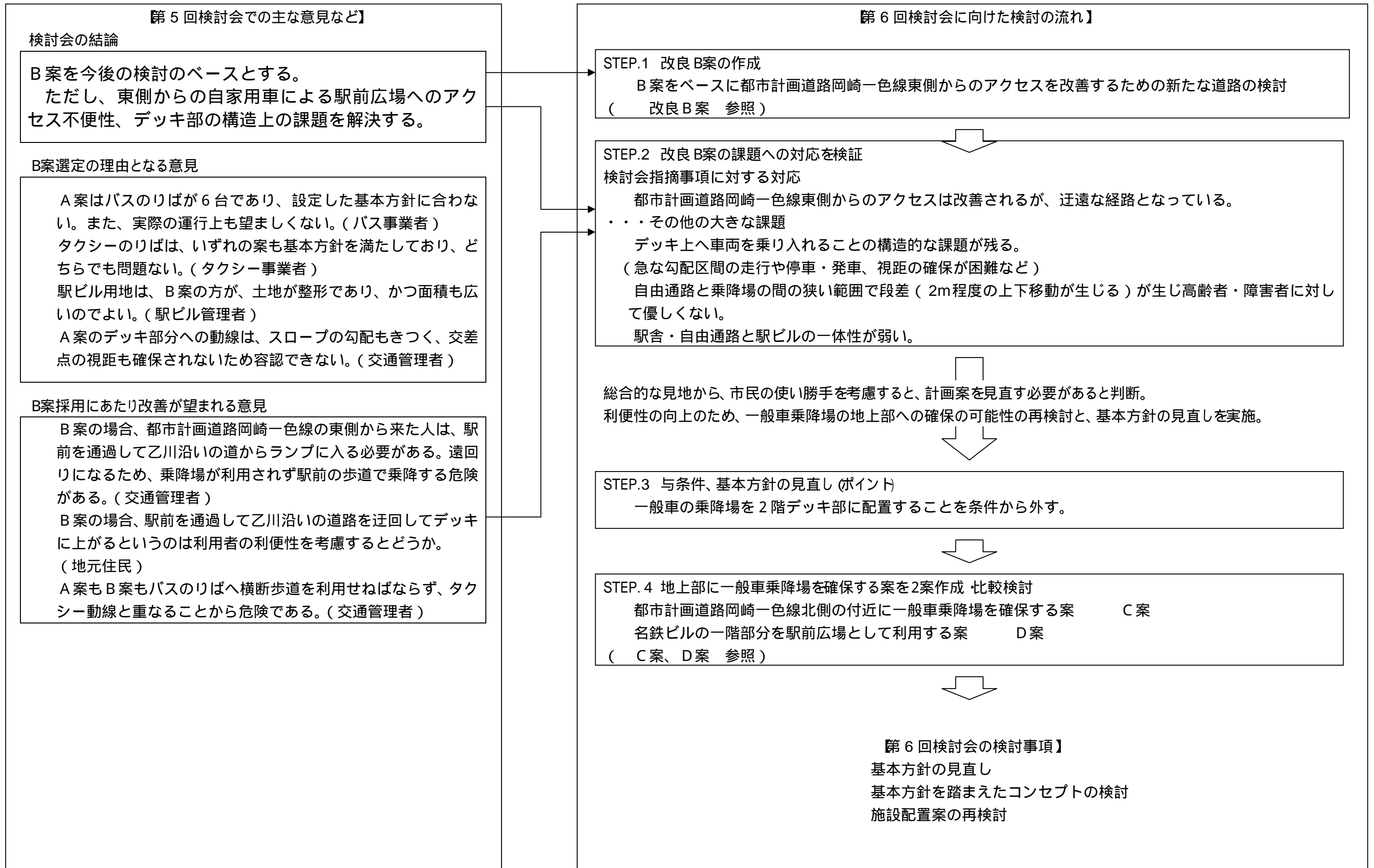


資料1

1. 計画案再検討の流れ ~ 基本方針の見直しの必要性 ~



2. 与条件と基本方針の見直し(修正箇所対比表)

項目	与条件	基本方針	与条件修正案	基本方針修正案
用地	現広場東側へ用地を拡張する	六所神社敷地西側までを対象用地とする(約8,000㎡) 地権者に対して、必要があれば代替用地を用意する	現広場東側へ用地を拡張する	六所神社敷地西側までを対象用地とする(約8,000㎡) 地権者に対して、必要があれば代替用地を用意する
駅前広場	歩行者と車の動線分離 限られた用地内での駅前広場機能の確保	広場を立体化する	歩行者と車の動線分離 限られた用地内での駅前広場機能の確保	広場を立体化する
駅前広場の位置・区域	景観形成を考慮し、明代橋側(西側)に配置する	所要のバス、タクシースペースを地上レベルに配置する	景観形成を考慮し、明代橋側(西側)に配置する	所要のバス、タクシースペースを地上レベルに配置する
駅前広場の面積	最低4,600㎡以上 (98年式算定値7,000㎡が目標)	2層式立体駅前広場とすることで必要面積を確保する	最低4,600㎡以上(98年式算定値7,000㎡が目標)	2層式立体駅前広場とすることで必要面積を確保する
駅舎	立体駅前広場及び自由通路と一体的に検討する	橋上駅舎化する 桁下から軌道面まで6.5m以上の建築限界を確保する	立体駅前広場及び自由通路と一体的に検討する	橋上駅舎化する 桁下から軌道面まで6.5m以上の建築限界を確保する
駅ビル敷地の位置・区域	景観形成を考慮し、東側に配置する	鉄道用地に接するように配置する 橋上駅舎及び自由通路に近接させる	景観形成を考慮し、東側に配置する	鉄道用地に接するように配置する 橋上駅舎及び自由通路に近接させる
駅ビルの面積	敷地面積約2,000㎡~3,000㎡	駅前広場と調整をしつつ、左記面積を確保できるよう配慮する	敷地面積約2,000㎡~3,000㎡	駅前広場と調整をしつつ、左記面積を確保できるよう配慮する
道路網	堤防道路を対面通行にし、南北道路を配置する 南北道路と都市計画道路岡崎一色線との交差点を新設する	駅前広場の入口と出口を分離する	堤防道路を対面通行にし、南北道路を配置する 南北道路と都市計画道路岡崎一色線との交差点を新設する	駅前広場の入口と出口を分離する
自動車動線処理・ネットワーク	県道の交通流円滑化を図るために、自動車交通を分散させる バス・タクシーと一般車の分離 一般車は名鉄用地を通過しない	地域の環境保全や公共交通利用者の利便性の観点から、最適なバス経路及び一般車経路を検討する バス・タクシーは「東」から入り、「西」から出るものとする バス・タクシー用と一般車用の出入口を分離する(車線分離を含む)	県道の交通流円滑化を図るために、自動車交通を分散させる バス・タクシーと一般車の分離 一般車は名鉄用地を通過しない	地域の環境保全や公共交通利用者の利便性の観点から、最適なバス経路及び一般車経路を検討する バス・タクシーは「東」から入り、「西」から出るものとする バス・タクシー用と一般車用の出入口を分離する(車線分離を含む)
歩行者動線処理・ネットワーク	駅舎、自由通路、駅ビル、駐車場・駐輪場及び既存商店街との連絡性を確保 2階デッキの桁下は4.7m以上の建築限界を確保	歩行者通路、広場を2階レベルに配置し、左記施設間を連絡する歩行者ネットワークを構築する バス・タクシーバスへのアクセスは2階および地上レベルで確保する	駅舎、自由通路、駅ビル、駐車場・駐輪場及び既存商店街との連絡性を確保 2階デッキの桁下は4.7m以上の建築限界を確保	歩行者通路、広場を2階レベルに配置し、左記施設間を連絡する歩行者ネットワークを構築する バス・タクシーバスへのアクセスは2階および地上レベルで確保する
自由通路	立体駅前広場及び橋上駅舎と一体的に検討する	現在の地下通路の上部付近とする 橋上駅舎と一体的に検討をする	立体駅前広場及び橋上駅舎と一体的に検討する	現在の地下通路の上部付近とする 橋上駅舎と一体的に検討をする
バス・バース数	8バース以上(現状量の確保)	北口広場整備完了時点での路線バスやコミュニティバス等の需要を踏まえたうえで、南口広場と機能を分担させる。 このため、現行バース数を確保して計画を策定する	8バース以上(現状量の確保)	北口広場整備完了時点での路線バスやコミュニティバス等の需要を踏まえたうえで、南口広場と機能を分担させる。 このため、現行バース数を確保して計画を策定する
タクシー・プール数	15バース・プール以上(現状量の確保)	現行バース・プール数を確保して計画を策定する	15バース・プール以上(現状量の確保)	現行バース・プール数を確保して計画を策定する
一般車乗降バース数	可能な範囲内で確保	2階デッキ上に乗降バースを配置する 車路の縦断勾配は「道路構造令・小型道路・設計速度20kmの12%以下」とする	可能な範囲内で確保	<u>一般車の利便性は可能な限り考慮する</u> <u>障害者の車の利用を考慮する</u>
その他駅前広場内導入施設	環境空間(交流機能、修景機能)の確保 バリアフリー対策の実施	2階デッキ上に多目的広場、修景広場等を配置する エレベータ、エスカレータ等について、橋上駅舎・自由通路、駅ビル内の施設との役割分担を踏まえて今後検討する	環境空間(交流機能、修景機能)の確保 バリアフリー対策の実施	2階デッキ上に多目的広場、修景広場等を配置する エレベータ、エスカレータ等について、橋上駅舎・自由通路、駅ビル内の施設との役割分担を踏まえて今後検討する

注) 表中表記 赤字・・・見直し箇所

1. 整備計画案の比較 ~ 各案の主な特色・相違点 ~

		改良 B 案	C 案	D 案
案の特色		・ B 案（第 5 回検討会）の課題である都市計画道路岡崎一色線の東側からのアクセスの改善のために市有地を中心としたエリアに新たな道路を整備する案	・ 一般車バースを都市計画道路岡崎一色線の北側に設け、市有地を中心としたエリアに新たな道路を整備してアクセス路とする案	・ 駅ビルの一階部分をバスターミナル（バスバース）として利用することで、広場の東端に一般車バースを整備し、都市計画道路岡崎一色線からのアクセスを可能にする案
歩行者の移動		一般車バースが駅・自由通路に最も近く移動距離が少ない。 高齢者、障害者等にとっても移動距離が短く利用しやすい。 一般車バース利用者は車道を横断する必要がない。	一般車バースが都市計画道路岡崎一色線の北側で最も遠く、移動距離が多い。 一般に、高齢者、障害者等にとっては休憩なしでは移動できない距離となり利用し難い。 一般車バースから駅・自由通路へのアクセスは、ペDESTリアンデッキとなる。	一般車バースは駅・自由通路からやや離れるが、C 案に比較すれば移動距離は短くて済む。 一般に、高齢者、障害者等が休憩なしで移動できる距離である。 一般車バース利用者は車道を横断する必要がない。
一般車バースへの自動車でのアクセス		一般車バースを利用する車両は乙川沿いの道路を迂回して、デッキに上がる必要がある。 デッキ上へ車両を乗り入れることの構造的な課題が残る。（急な勾配区間の走行や停車・発車、視距の確保が困難など）	一般車バースを利用する車両は乙川沿いの道路を迂回する必要がある。	都市計画道路岡崎一色線と乙川沿いの道路の交差点部から一般車バースに入ることができ、どの方向から来てもアクセスが容易となる。
自動車動線の分離		公共交通と一般車の動線が分離される。	公共交通と一般車の動線が分離される。	公共交通と一般車の動線が分離される。
環境空間（歩行者の滞留空間、多目的利用空間）の確保		駅・自由通路との段差、一般車バースの関係から、歩行者の滞留空間、多目的利用空間の確保が制限される。	駅・自由通路、駅ビルと一体となった歩行者の滞留空間、多目的利用空間の確保が可能となる。	駅・自由通路、駅ビルと一体となった歩行者の滞留空間、多目的利用空間の確保が可能となる。
各施設との一体性		駅・自由通路から駅ビルまでがやや距離がある。 駅・自由通路から駅ビルへ至る歩行者動線が一般車の送迎スペースと混合する。	駅・自由通路から駅ビルまでがやや距離がある。	駅・自由通路・ペデ・駅ビルの一体性が高く、移動が少なく利用しやすい。
経済性	整備費比率	100%	約 85%	約 70%
	工事費縮減が期待される事項		車両デッキが不要となることで、大きく整備費が低減される。	車両デッキが不要となることで、大きく整備費が低減される。 歩道デッキの面積が小さくなることで、整備費が低減される。 地上レベルの整備面積、段差解消設備の数が増加するが、全体工事費に与える影響は小さい。

表中文頭記号の説明 ……他案に比して優れる、 ……他案に比してやや劣るが大きな課題には該当しない、 ……他案に比して劣る。

経済性の比較条件は、以下のとおりである。

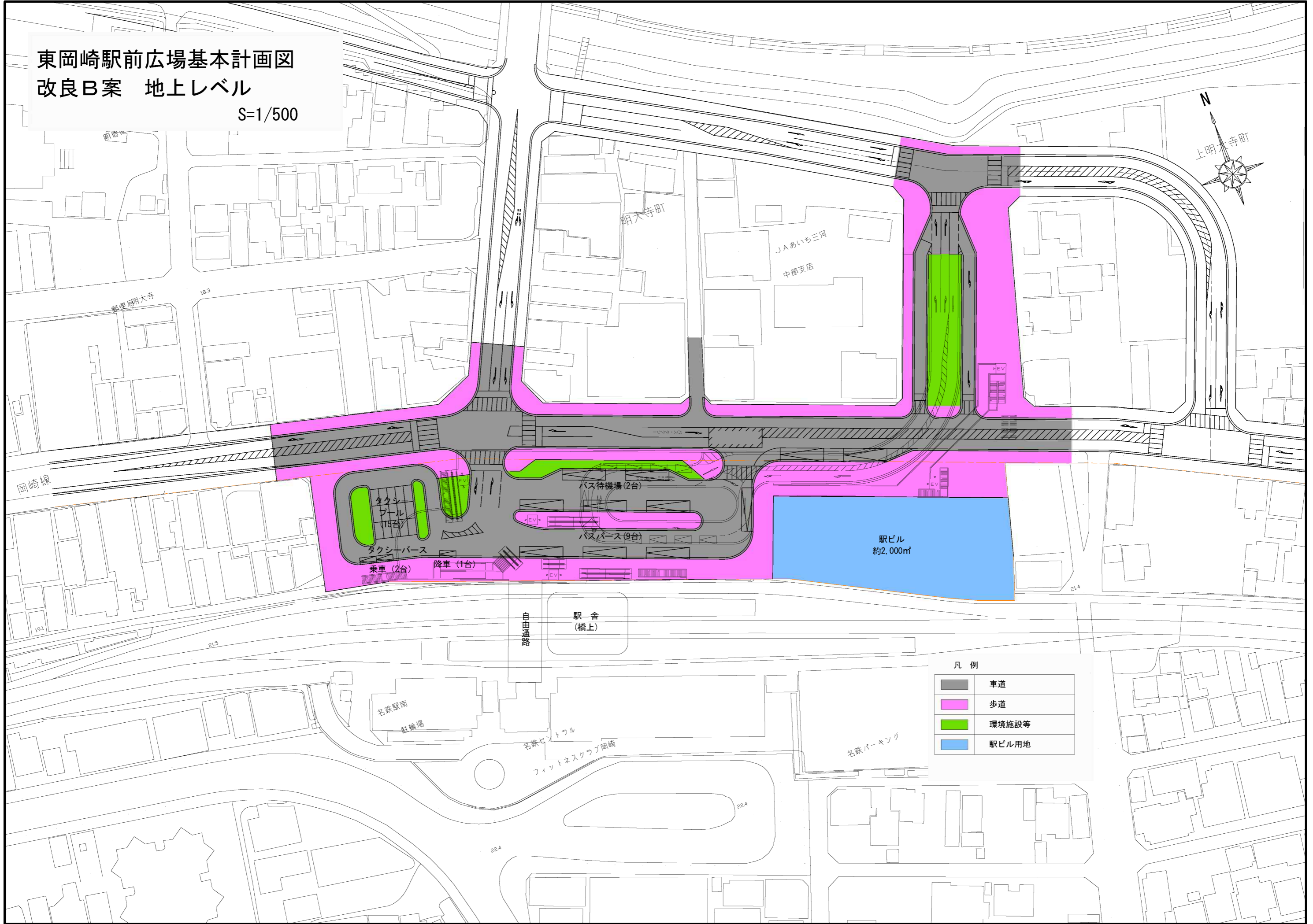
各平面図の着色範囲の施設面積、施設数量に平均単価を設定して概算した工事費をもととし、改良 B 案を 100%とした場合の割合で示している。

概算工事費の算出には、用地取得費など現時点で不明確な要素については含めていない。

概算工事費は整備レベルやデッキの構造の検討の結果大きく増減する可能性が高いため、概ねの割合と工事費の縮減が期待される事項の比較としている。

東岡崎駅前広場基本計画図
改良B案 地上レベル

S=1/500

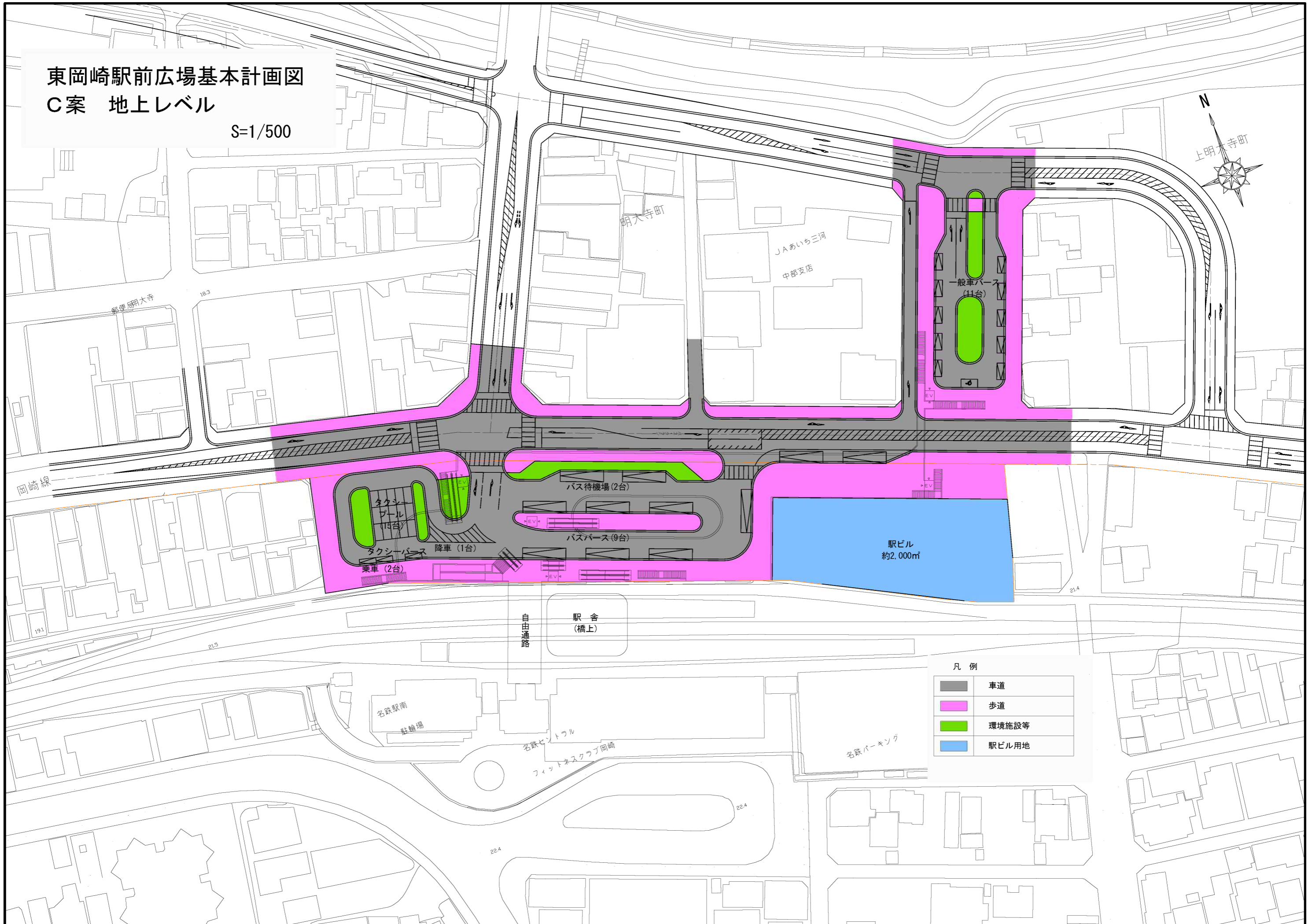


凡例

	車道
	歩道
	環境施設等
	駅ビル用地

東岡崎駅前広場基本計画図
C案 地上レベル

S=1/500



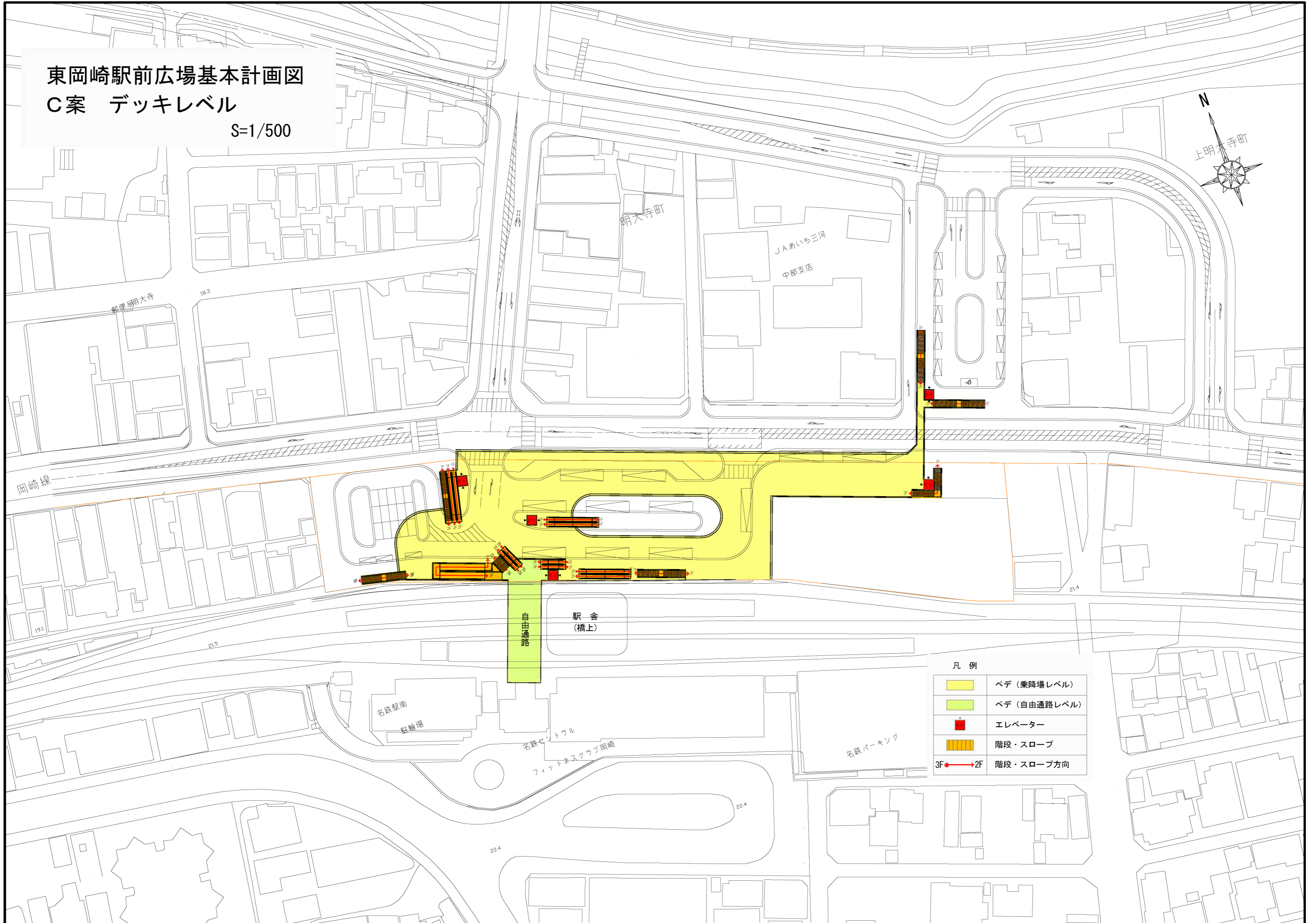
凡例

■ (Grey)	車道
■ (Pink)	歩道
■ (Green)	環境施設等
■ (Blue)	駅ビル用地

東岡崎駅前広場基本計画図

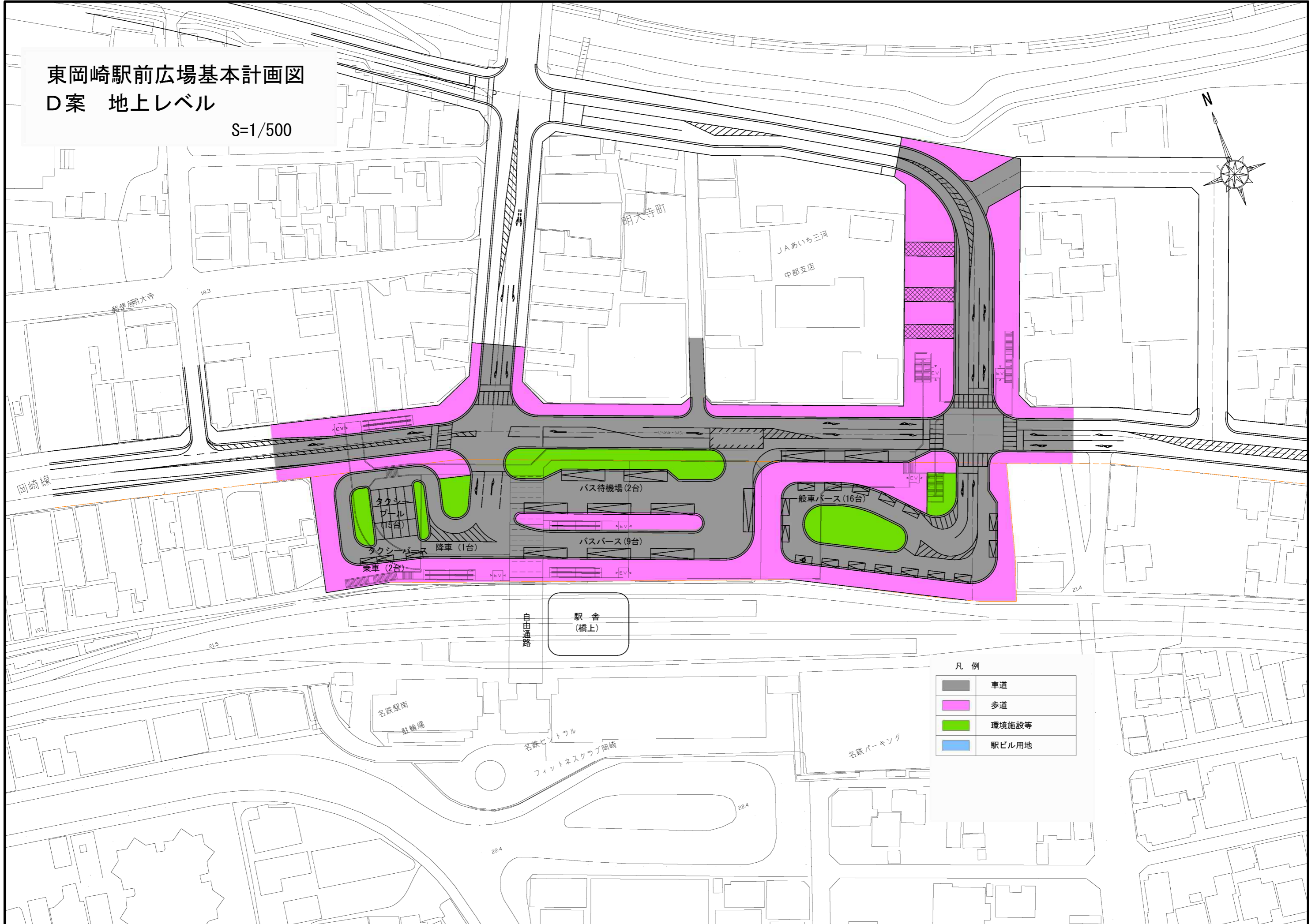
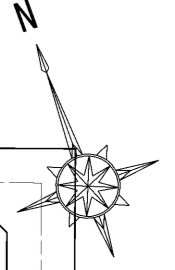
C案 デッキレベル

S=1/500



東岡崎駅前広場基本計画図
D案 地上レベル

S=1/500



郵便局明大寺

明大寺町

JAあいち三河
中部支店

岡崎線

18.3

タクシープール
18台

タクシー降車
1台

乗車 2台

バス待機場 (2台)

バスバス (9台)

般車バス (16台)

駅舎
(橋上)

由良通

21.5

名鉄駅南
駐輪場

名鉄セントラル

フィットネスクラブ岡崎

名鉄パーキング

22.4

22.4

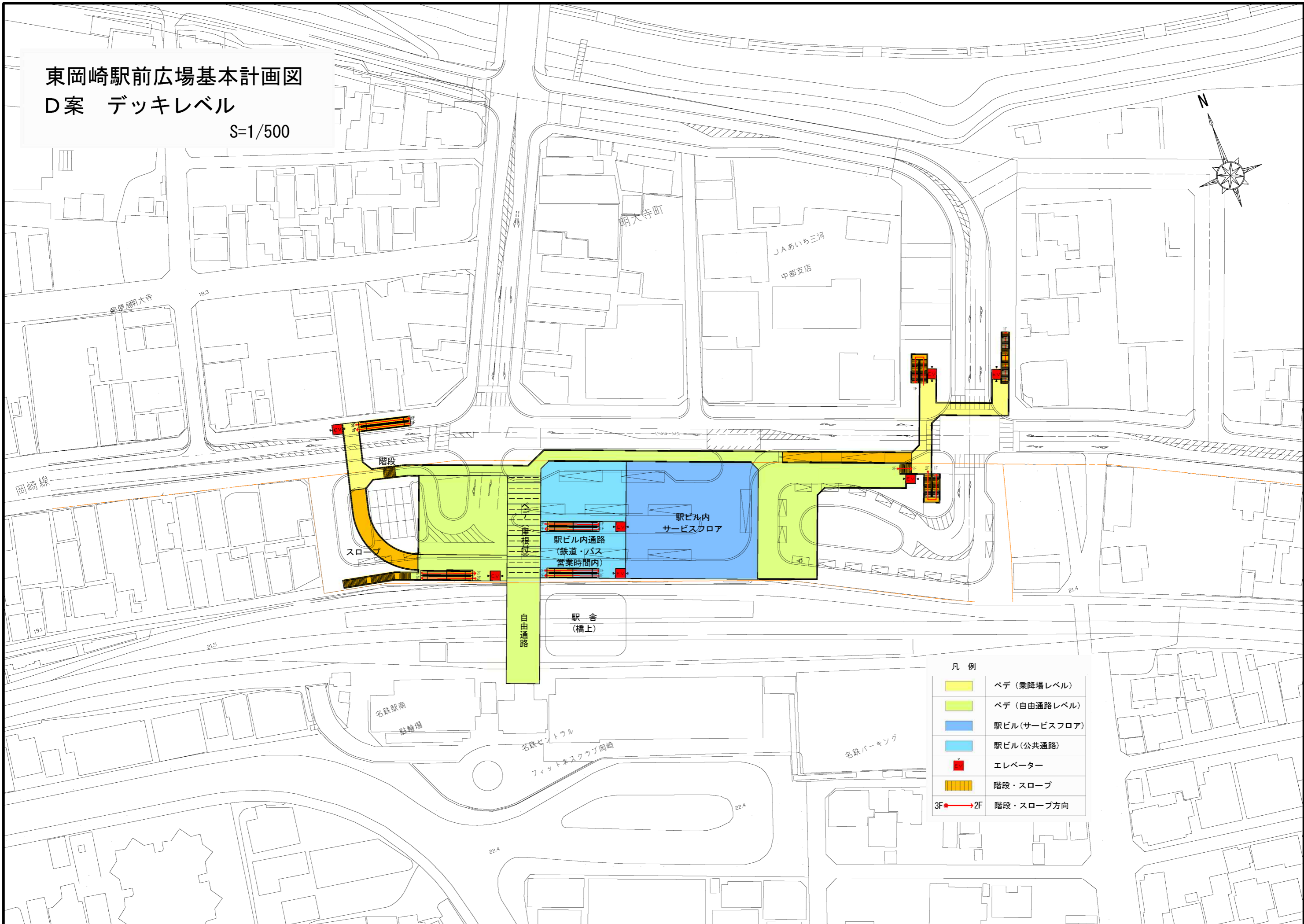
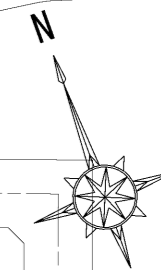
21.4

凡例

■ (Grey)	車道
■ (Pink)	歩道
■ (Green)	環境施設等
■ (Blue)	駅ビル用地

東岡崎駅前広場基本計画図
D案 デッキレベル

S=1/500



凡例

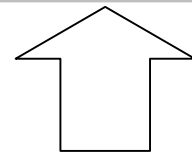
	ベデ (乗降場レベル)
	ベデ (自由通路レベル)
	駅ビル(サービスフロア)
	駅ビル(公共通路)
	エレベーター
	階段・スロープ
	3F → 2F 階段・スロープ方向

東岡崎駅交通結節点整備のコンセプト(案)

【東岡崎駅交通結節点整備のコンセプト(案)】

乙川の^{みなも}水面に^は栄える 東岡崎駅

だれもが使いやすい、にぎわいの交流拠点



【与条件・基本方針に表わされている空間づくりの方針】

使いやすい十分な大きさ・広がりのある空間づくり
 (ex.用地の拡張、立体駅前広場化、バス・タクシーの現行バース・プール数の確保)

移動など身体的に負担の少ない一体的な空間づくり
 (ex.駅・自由通路・駅前広場・駅ビルの一体的整備、バリアフリー対策)

移動経路(動線)がわかりやすく、移動が円滑な空間づくり
 (ex.駅前広場の出入口の分離、公共交通と一般車の動線の分離、南北道路の配置、南北駅前広場の機能分担)

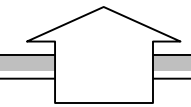
安全に、安心して利用できる空間づくり
 (ex.ペDESTリアンデッキで各施設を連結(車道の横断箇所が少ない))

様々な顔(機能)を持ち、多目的に利用できる空間づくり
 (ex.交流機能、修景機能)

地域(人、乙川)のつながりに配慮した空間づくり
 (ex.地域景観に配慮し、駅ビルを都市計画道路明代橋線より東側に配置)

【東岡崎駅周辺のまちづくりデザインコンセプト】

“自然・歴史・人”そして“やさしさ・美しさ・力強さ”を
 なにげなく感じる快適な空間のあるまち



【第5次岡崎市総合計画(H12.3)】

将来都市像

人が輝く、活気に満ちた、美しい都市 岡崎

【岡崎市都市計画マスタープラン(H15.2)】

都市づくりのテーマ

快適と安全を形に
 自然と歴史を個性に
 交流を力にする都市づくり

【岡崎市都市景観環境基本計画(S63.9)】

基本目標

川面に映る緑の街
 伝統的ロマンのある街
 魅力と潤いのある街

【岡崎市緑の基本計画(H11.3)】

緑のまちづくりの基本的なテーマ

豊かな自然と緑が奏でる
 ゆとりと潤いのまち...おかげさ

平成19年度検討会スケジュール (変更)

	検討項目	検討内容・資料内容	備考
第1回 (10/22開催)	施設配置計画	施設配置計画検討の基本方針(前提条件)の確認 (検討会での合意事項としての基本方針) 施設配置計画案の比較検討(A案・B案) (基本方針に基づく計画案の提示と絞込み)	
	景観計画	景観の基本方針の検討 (上位・関連計画、現況を踏まえた景観イメージ、 コンセプトの検討)	
第2回 (07/19開催)	基本方針の見直し	基本方針の見直し	
	施設配置計画の見直し	計画案3案の比較検討と絞込み (改良B案、C案、D案)	
	駅前広場のコンセプト	駅前広場整備コンセプトの確認	
第3回 (2月開催予定)	施設整備方針	駅前広場整備イメージの提示 施設配置計画をもとに、導入施設、施設イメージ の提示 交流広場、人溜まりのイメージの提示	
	景観計画	ペDESTリアンデッキの整備イメージ・デザイン の提示	
第4回 (3月開催予定)	駅前広場計画の決定	駅前広場整備基本計画の決定 公共施設基本計画の決定	